SKRZYDŁA I MOTOR



1951

NR 1 (237)
1—6 stycznia
Rok wyd. VI
CENA 60 gr

STARTUJEMY W NOWY ROK

Na okładce SIM-u pojawiła się rzymska cyfra — VI.

Ta szóstka oznacza, że Twoje lotnicze pismo rozpoczyna numerem niniejszym szósty rok swego życia — szósty rok pracy. Również Liga Lotnicza wchodzi w szósty rok swego rozwoju, a w drugi rok sześciolatki.

Żyjemy w pięknych i dumnych latach wielkiego budownictwa, zwycięstwa idei wolności i budownictwa pokoju. To, co wczoraj wydawało się jeszcze baśnią, dziś dzięki pracy klasy robotniczej, dzięki zwycięstwu idei socjalizmu, staje się rzeczywistością.

Dlaczego tak się dzieje? U nas władza należy do ludu. Pracujemy na siebie i dla siebie. Każda maszyna i fabryka, każdy szybowiec czy samolot to wszystko nasze własne — robotnicze i chłopskie — ludowe.

Skrzydła lotnictwa są naszymi skrzydłami, skrzydłami młodych — skrzydłami ludu, który jest pełnoprawnym gospodarzem Polski Ludowej.

Zdajemy sobie jasno z tego sprawę właśnie dziś, na progu nowego roku — drugiego roku sześciolatki.

Na starcie jesteśmy razem. Wspólne są bowiem nasze cele i zadania. Startujemy w nowy rok, by z hasłem „Ludowe Lotnictwo w służbie i obronie pokoju" propagować lotnictwo w najszerszych masach społeczeństwa.

Propaganda lotnictwa, lotnictwa jako sportu, lotnictwa w służbie gospodarki narodowej — to nasze najważniejsze zadania w tym roku. SIM propagujący lotnictwo, winien przez Ciebie iść do mas pracujących.

Musisz w tym roku znacznie zwiększyć swoje wysiłki. Winieneś nie tylko propagować lotnictwo, ale jak najwięcej o nim mówić. Trzeba, abyś już dziś pomyślał, jak zorganizować w Twoim Kole teoretyczne szkolenie lotnicze — zastanowić się nad możliwością zorganizowania sekcji, które by rozpoczęły regularne szkolenie specjalistów lotniczych. Od Ciebie i od Twoich kolegów zależy, czy Wasze Koło sprosta nowym zadaniom.

Zadania, jakie stawia przed Tobą Liga Lotnicza w roku bieżącym muszą jeszcze bardziej zmobilizować Ciebie i Twych kolegów — członków LL. Nie może być w Polsce Ludowej człowieka, któremu nie byłaby bliska sprawa budowy silnego, socjalistycznego lotnictwa i który nie znałby tego lotnictwa.

Silne skrzydła Ludowej Polski — to również Twoje zadanie, Kolego, niezrzeszony jeszcze w szeregach Ligi Lotniczej. Twój młodzieńczy zapał, entuzjazm i serce okazywane lotnictwu — to są wielkie wartości, które powinieneś odpowiednio zużytkować w Lidze Lotniczej.

Czerpiąc przykład od bratniej radzieckiej organizacji DOSAW, od naszej bohaterskiej klasy robotniczej startujemy wspólnie w nowy rok, by zwycięsko wykonać stojące przed Ligą Lotniczą zadania.

Z lotu ptaka





W dniu 28 listopada ub. r. pilotki szybowcowe Irena Kempówna i Lucyna Wiazło (pierwsze i drugie zdjęcie od góry) wykonały, na szybowcowym obozie wyczynowym w Jeżowie, rekordowy lot, osiągając na dwumiejscowym szybowcu „Żuraw" przewyższenie 5 200 m (wysokość absolutna 7 200 m). Wyczyn ten przekracza dotychczasowy kobiecy rekord krajowy i międzynarodowy przewyższenia i wysokości absolutnej.

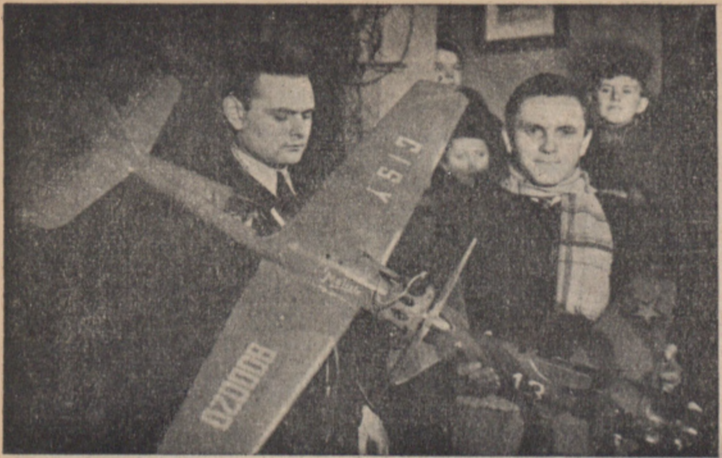


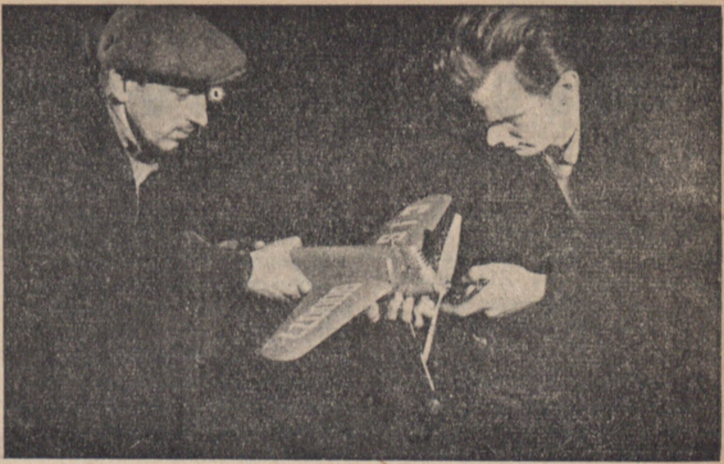
W dniu 1 grudnia ub. r. na cześć Kongresu Pokoju, Andrzej Brzuska, pilot Bielsko-Bialskiego ALL (zdjęcie powyżej), ustanowił wraz z pasażerem mgr Wł. Parczewskim nowy rekord krajowy na szybowcu dwumiejscowym, osiągając przewyższenie 8 500 m (wys. absolutna 8 850 m). Wyczyn ten lepszy jest od rekordu międzynarodowego. W dniu 14 grudnia Brzuska ustanowił nowy rekord przewyższenia na szybowcu jednomiejscowym — 7 500 m.

W Łodzi odbyły się w dniu 8 grudnia ub. r. I Okręgowe Zawody Silnikowe Modeli Latających na uwięzi. Na zdjęciu poniżej: grupa uczestników zawodów.

Foto: B. Urbanowicz (2), Okręg Łódzki LL (1).









O TYTUŁ NAJLEPSZEGO MODELARZA OKRĘGU

Na zdjęciach powyżej: zdobywca 2 miejsca na zawodach — Edward Haniszewski, z modelarni okręgowej LL w Łodzi (zdjęcie z lewej) i zdobywca 1 miejsca — Ludwik Książak z Łodzi (na zdjęciu z prawej — zapuszcza silnik).

Zdjęcia poniższe przedstawiają: model samolotu Ła 5 konstr. E. Haniszewskiego i model konstrukcji własnej Stefana Czarneckiego ze Zgierza.

W niedzielę dnia 3 grudnia ub. r. hala „Wimy" na Widzewie w Łodzi była widownią ciekawej imprezy. W szlachetnej rywalizacji zmierzyli się najlepsi modelarze z modelarni Ligi Lotniczej Okręgu Łódzkiego, aby walczyć o tytuł najlepszego modelarza i próbować pobić okręgowy rekord szybkości modelu latającego na uwięzi.

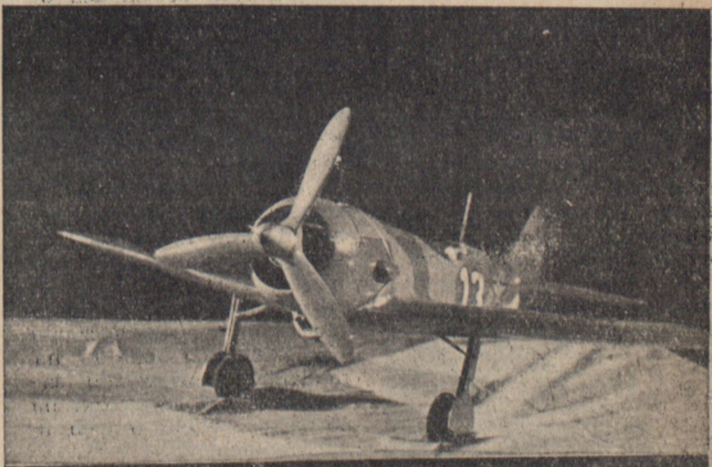
Po odprawie zawodników i dokonanym przez Komisję Sportową przeglądzie technicznym, ekipa filmowców z Państwowej Wyższej Szkoły Filmowej w Łodzi wykonała cały szereg zdjęć tak modeli jak i ich konstruktorów. Punktualnie o godzinie 13,30 wystartował pierwszy ze zgłoszonych 10-ciu modeli. Po krótkim rozbiegu wzniósł się w powietrze i począł pięknie krążyć sterowany z ziemi przy pomocy linek przez jednego z modelarzy z terenu Łodzi. Lot modelu wzbudził zrozumiały podziw przeszło półtora tysięcznej rzeszy młodzieży, która przybyła na zawody. Poprawne lądowanie po przeszło 20 okrążeniach wywołało niemilknącą burzę oklasków

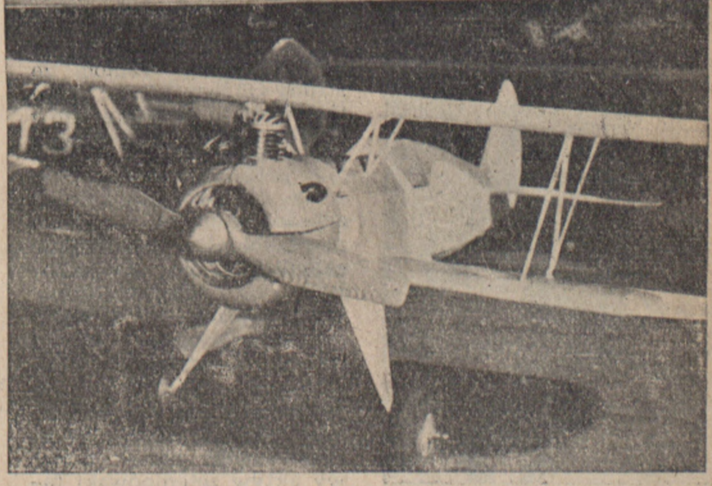
Za chwilę wznosi się w powietrze następny model, tym razem kol Kapkowskiego z Piotrkowa. Piękny lot kończy się tym razem tragicznie, pęka bowiem jedna z linek i model „ląduje przymusowo", uszkodzając śmigło i kapotując.

Napięcie wśród widzów wzrasta z każdą chwilą. Startuje kolejno Łódź, Wieluń, Zgierz, Piotrków. Zdecydowanie najlepiej lata model kolegi Ludwika Książaka z Łodzi, który zasłużenie bierze pierwszą nagrodę, zdobywając 193 punkty. Drugie miejsce zajmuje kol. Edward Haniszewski — 180 punktów, trzecie miejsce kol. Stefan Polawski — 131 punktów.

Zawody zakończono o godzinie 18.30 Choć nie pobito na nich żadnego rekordu i nie uzyskano specjalnie dużych szybkości (najwyższa 51 km/godz) spełniły one całkowicie swe zadanie. Modelarze wynieśli z nich wiele cennych nauk, które bez wątpienia przeniosą w teren. Przekonali się również jeszcze raz, że tylko stała, systematyczna i planowa praca może gwarantować dodatnie wyniki i wyklucza wszelkie niespodzianki, jakich niestety na zawodach było sporo. Modelarstwo zaś dzięki zawodom zyskało setki nowych zwolenników i sympatyków.

STANISŁAW BARCZEWSKI





ROBOTNICY ZWMT Z KOŁA LL 73
BĘDĄ LATAĆ

W redakcji zadźwięczał telefon.

— Redakcja Czasopism Lotniczych... — kto?... — Zarząd Okręgu Warszawskiego LL?... — Źle słychać!... — Wręczenie modeli? — Oczywiście, będziemy!

W rozgardiaszu pracy redakcyjnej giną słowa. Redaktor wydaje dyspozycję — trzeba „zrobić" reportaż w jednej z fabryk warszawskich.

•

Autobusem dojeżdżamy na jedno z przedmieść Warszawy. Chwilę błądzimy bocznymi ulicami zapchanymi materiałami budowlanymi, cegłą, piachem i drzewem. Wzdłuż ciągną się czerwone świeżą cegłą domy. Pachnie mokrym wapnem. Przeskakując kałuże rozjeżdżonej kołami ciężarówek ulicy, zbliżamy się do długiego budynku fabryki. Nad bramą widnieje napis: „Zakłady Wytwórcze Materiałów Teletechnicznych". Wchodzimy do wnętrza. Załatwiamy krótkie formalności na wartowni i prowadzą nas do biur.

Na korytarzach widać ruch. Zbierają się grupki ludzi rozprawiających o czymś z ożywieniem.

Za chwilę rozpocznie się akademia z okazji II rocznicy „Zjednoczenia Partii Robotniczych", na którą przybędą także modelarze LL — informuje nas przewodnik, którym jest młody wartownik stukający ciężkimi filcowymi butami.

Mijamy kilkoro drzwi i wchodzimy do jednego z pokojów. Za chwilę zjawiają się dwaj młodzi ludzie. Są to założyciele tutejszego Koła LL Nr 73: kol. Simon pracujący na stanowisku inspektora technicznego, członek partii oraz technik-konstruktor kol. Kucharski.

Prosimy ich o podanie informacji z życia Koła. Nasi rozmówcy opowiadają z zapałem. Koło powstało w czerwcu br. Mimo iż jest ono stosunkowo młode, może się już poszczycić sukcesami. Koło jest bardzo liczne (około 160 członków). Należy do niego nie tylko młodzież, ale i starsi. Oczywiście, większość — to robotnicy Zakładów, lecz nie brak także przedstawicieli personelu technicznego i biurowego. O aktywności Koła świadczy urządzenie wycieczki na lotnisko, w której wzięła udział większość członków. Na regularnie urządzanych zebraniach omówiono kilka książek, jak np.: „Samoloty w walce" Wołkowa, przeprowadzono dyskusję nad zbiorowo oglądanym filmem „Opowieść o prawdziwym człowieku" itp.

Kolega Kucharski mówi z wdzięcznością o opiece, jakiej doznaje młode Koło ze strony Podstawowej Organizacji Partyjnej oraz dyrekcji zakładów. Wyraża się ona w przyrzeczeniu przydzielenia lokalu na modelarnię, użyczeniu samochodu dla wycieczki na lotnisko i wielu innych ułatwieniach.

Są także i braki. Nasi rozmówcy skarżą się na niedostateczną pomoc ze strony Okręgu LL. Brak im instrukcji i materiałów dotyczących prowadzenia pracy Koła.

Na jednym z ostatnich zebrań zapadła uchwała przeszkolenia lotniczego członków Koła. Na szkolenie w pilotażu silnikowym zapisało się wielu robotników fabryki. Zarząd Okręgu Warszawskiego LL przyszedł tej pięknej inicjatywie z pomocą, organizując nabór kandydatów. Przeszkolony będzie czołowy aktyw zetempowski fabryki. Są to młodzi ludzie, ogarnięci zapałem i nieprzepartą wolą latania. Niecierpliwią się — kiedy nareszcie nastąpi upragniona chwila prawdziwego startu.





Foto: LL (2)

Nasza rozmowa zostaje przerwana nagłym otwarciem się drzwi. Wpadają modelarze. Są to weseli, młodzi chłopcy z Okręgowej Modelarni LL. Jest także modelarka, „jedynaczka" i przedstawicielka Zarządu Okręgu Warszawskiego LL. Oglądamy przyniesione przez nich modele. Są to — „Orlik" i „Sęp". Zwraca uwagę ich piękne wykonanie. Na smukłych skrzydłach białe napisy: 15.XII.1948 — 15.XII.1950. Z boku na kadłubach widnieją sylwetki białych gołębi pokoju.

Chłopcy mają wręczyć modele młodemu robotniczemu Kołu, w imieniu LL jako symboliczną zapowiedź przyszłej pomocy.

Dają nam znać, że uroczystość rozpocznie się za chwilę. Wchodzimy na szczelnie zapełnioną salę. Wśród dymu tytoniowego widnieją poważne, skupione twarze robotników.

Głos zabiera przedstawiciel Koła TPPR. Mówi o przypadających na dzisiejszy dzień trzech wielkich rocznicach. O 71 rocznicy urodzin człowieka, który całe swe życie poświęcił sprawie socjalizmu, który stworzył wielką konstytucję narodu radzieckiego, o geniuszu, który prowadzi dziś ludzkość ku pokojowi, o Towarzyszu Stalinie. Referat jest przerywany burzliwymi oklaskami. Zebranych ogarnia entuzjazm. Mówca nawiązuje do Zjednoczenia Partii Robotniczych. Na sali wyraźne poruszenie, ktoś intonuje Międzynarodówkę.

Obecnie głos zabiera przedstawiciel Okręgowej Modelarni LL w Warszawie, kol. Kułakowski. Zwięźle zapoznaje zebranych z celami LL i wielką rolą modelarstwa w szkoleniu lotniczym.

„Niech te modele będą symbolem łączności i przyjaźni pomiędzy Wami członkami fabrycznego Koła LL i modelarską młodzieżą LL. Życzymy Wam sukcesów w waszej pracy, życzymy Wam abyście się stali awangardą naszego Ludowego Lotnictwa!"

Na podium wstępuje modelarz. Lekkie niby ważki modele „Sępa" i „Orlika" przechodzą z ich rąk do szorstkich robotniczych dłoni. Przedstawiciel Koła wzruszonym głosem dziękuje za te dowody przyjaźni i w imieniu członków przyrzeka spełnić stojące przed nimi zadania.

Uroczystość zakończona. Zebrani otaczają modelarzy i z podziwem oglądają szybowce. Twarde, robocianskie ręce z podziwem i niedowierzaniem dotykają skrzydeł „Orlika".

— Czy „to" naprawdę lata?

Wszystkie oczy z radością wpatrują się w modele.

— Więc i my też już niedługo... tylko, że na prawdziwych!

Widząc ten entuzjazm i wiarę, która ogarnia zebranych, nabiera się przekonania, że ci młodzi robotnicy staną się chlubą polskiego lotnictwa.

Tak będzie — przecież ich fabryka wykonała roczny plan produkcji w dziesięć miesięcy.!

ANDRZEJ RAYZACHER

O WIEDŹMACH Z ŁYSEJ GÓRY I LATAJĄCYM MNICHU

Chłopcy z Koła LL Nr 27 nie dawali mi od dłuższego czasu spokoju. Męczyli przez kilkanaście tygodni — zaczepiali na ulicy lub w klubie, przychodzili do Zarządu Okręgu LL, a nawet niekiedy robili niespodzianki i odwiedzali w mieszkaniu prywatnym. Zawsze wykręcałem się jak mogłem, ale ostatnio przycisnęli mnie do muru i musiałem się zdecydować.

Zapytacie zapewne, co chcieli ode mnie chłopcy z Koła Ligi Lotniczej Nr 27. Chcieli aby opowiadać im o dziejach polskiego lotnictwa — o jego historii od najdawniejszych lat.

— SiM nic nie pisze — mawiali — o tradycjach naszego lotnictwa. Skąd więc mamy wiedzieć jak to było w Polsce z tym lataniem dawniej?

— Istotnie — pomyślałem sobie — chłopcy mają rację. SiM w roku ubiegłym niewiele pisał na ten temat — przypominam sobie zaledwie 2 — 3 artykuły.

— Ale, sprawa nie jest taka prosta — próbowałem wytłumaczyć chłopcom — znam historię lotnictwa polskiego ogólnie, a jeżeli chodzi o szczegóły, to trzebaby poszperać w księgach dawnych lat — kronikach, czasopismach i innych rękopisach; wymaga to długich, żmudnych poszukiwań w bibliotekach, wielu rozmów ze starszymi ludźmi, którzy coś niecoś pamiętają z osobistych przeżyć.

Próbowałem wytłumaczyć chłopcom, że ta praca „szperacza" jest w tej chwili dla mnie bardzo trudna z uwagi na nawał innych obowiązków.

Chłopcy przyznali mi rację i zrozumieli moje wywody, ale... nie ustąpili. Musiałem dać słowo, że rozpocznę od nowego roku opowiadać im o dziejach polskiego lotnictwa.

Wobec takiego postawienia sprawy, udałem się do redaktora SiM-u i odbyłem z nim długą naradę. SiM przyznał się do popełnionych błędów i redaktor zadecydował, że powinienem się do tego zabrać od razu. Umówiłem się jednak z chłopcami, że zamiast opowiadać im oddzielnie (co byłoby z krzywdą dla innych), będę opowiadał o dziejach polskiego lotnictwa na łamach SiM-u (redaktor zgodził się dać mi od czasu do czasu stronę w numerze). Naturalnie częstość ukazywania się tych opowiadań będzie uzależniona od możliwości zebrania materiału.

Chciałbym, abyście w trakcie czytania opowiadań nadsyłali mi swoje uwagi co do ich treści i formy — a może któryś z Was pomoże mi w tym „szperaniu" i nadeśle jakiś ciekawy materiał, który dotarł do jego rąk i leży teraz bezużyteczny w biblioteczce domowej? — Czekam na Wasze listy (piszcie na adres redakcji). Ponieważ w międzyczasie udało mi się coś niecoś zebrać, zaczynamy...

*

Historia pisana narodziła się na świecie późno. Z tych czasów, których nie zbadał historyk, przyszła do nas jedynie legenda. Nie jest ona prawdą historyczną — przyszła jako bajka lub podanie, które przekazywano sobie z ust do ust przez setki lat.

Legenda opowiada, o czym marzył i do czego tęsknił człowiek przez szereg stuleci. A człowiek marzył bez wątpienia także i o lataniu.

Przypominacie sobie zapewne, jak w dzieciństwie rodzice opowiadali Wam bajki o pałacach, które powstawały za skinieniem czarodziejskiej różdżki, o lampie Aladyna i latających dywanach? Nie ma wśród Was chyba takiego, który nie znałby legendy o Ikarze.

Bez wątpienia przykład Ikara nie dawał i Polakom przez długie wieki spokoju. Wiadomości o locie ze skrzydłami u ramion przedostawały się różnymi drogami także do naszego kraju. Niewiele dochowało się co prawda z tych dawnych czasów wiadomości co do poczynań Polaków w lataniu. Dane te spotykamy w pieśniach ludowych.



Tak wyobrażano sobie „pojazdy powietrzne" w XVII wieku w czasie, kiedy nie znano jeszcze balonów.
Reprodukcja ze starej ryciny.

Na przykład w starych polskich pieśniach ludowych, które pochodzą z okolic Gór Świętokrzyskich znajdujemy drobne wzmianki o fantastycznym „latawcu". Jak zresztą mówią niektóre podania, Góry Świętokrzyskie były w średniowieczu pierwszym „ośrodkiem latania" w Polsce. Okoliczna ludność często opowiadała z trwogą o górze, zwanej „Łysą", gdzie mieszkały wiedźmy, które — nie tylko na miotle — jak mówi o tym bajka — ale za pomocą jakichś maści (którymi smarowały sobie stopy i dłonie) potrafiły unosić się w powietrze i swobodnie „schodzić" z Łysej Góry.

Jeżeli zajrzymy do zapisków kaznodziei kieżmarskiego, Chrystiana Genersich napisanych w roku 1807, dowiemy się o nowej legendzie — dziejach polskiego mnicha Cypriana, który według podań ludowych miał wzlecieć na samodzielnie skonstruowanych skrzydłach na szczyt korony w Pieninach.

Brat Cyprian mieszkał w Czerwonym Klasztorze nad Dunajcem. Według legendy skrzydła jego spalono z rozkazu biskupa na rynku spiskiego miasteczka, a szalonego lotnika przeniesiono na ciężką pokutę do odległego klasztoru.

Wśród górali krążą po dziś dzień opowiadania o tajemniczym mnichu, doktorze tysiąca nauk, co chciał się w niebo wzbić. Legenda zapamiętała ten zuchwały lot. I kto wie czy właśnie jeden ze szczytów znajdujący się w Tatrach nad Morskim Okiem i noszący do dziś nazwę Mnich, nie został przez górali nazwany na cześć tego legendarnego lotnika z Czerwonego Klasztoru?

W każdej legendzie jest zwykle nieco prawdy. Należy przypuszczać, że i w Polsce znalazł się kiedyś naśladowca Ikara, walczący z przesądami i zacofaniem wyższej hierarchii kościelnej. Niestety, siły ciemnoty i wstecznictwa dławiły wówczas każdy wzlot myśli postępowej uważając latanie za działanie mocy nieczystej.

Oprócz wspomnianych już wyżej danych, dowiadujemy się, że Polacy zetknęli się według podania po raz pierwszy z latawcami w roku 1241, kiedy Tatarzy napadli na Polskę. Wojska tatarskie używały latawców, by nastraszyć przeciwnika. Niezupełnie im się to udało.

Przerzucając pożółkłe kartki starych ksiąg widzimy, że dążenie do opanowania powietrza zajmowało umysły ludzi w Polsce od najdawniejszych czasów. Nie dowiemy się zapewne nigdy, czy te marzenia lub fantazje były prawdziwe.

(c. d. na str. 12)





Stolica Związku Radzieckiego — Moskwa połączona jest liniami komunikacji powietrznej ze wszystkimi stolicami republik związkowych i najważniejszymi ośrodkami przemysłowymi Kraju Rad. Na zdjęciu na górze: widok frontowej części budynku moskiewskiego portu lotniczego. Na dole: z dalekiego Taszkientu przybył komunikacyjny „Iliuszyn-12", przywożąc do stolicy komplet pasażerów.

Nasilenie ruchu samolotów pasażerskich na linii Moskwa — Taszkient oraz na innych najważniejszych trasach kraju wzrosło dwunastokrotnie w stosunku do roku 1940.

Foto radzieckie

JAK PRACUJĄ LUDZIE DOSAW

Aeroklub DOSAW w Samarkandzie słynie w całym Związku Radzieckim z doskonale rozwiniętego sportu szybowcowego. Ostatnio bardzo dobre wyniki w tej dziedzinie osiągnęły pilotki aeroklubu: Tamara Chandżale, Iwa Dżambar i Josifina Garasz. Pierwsza z nich jest docentem histologii w Instytucie Medycznym w Samarkandzie, druga — ekspedientką, trzecia zaś — naczelnikiem stacji hydrologicznej.

W aeroklubie DOSAW w Saratowie wprowadzone zostało indywidualne współzawodnictwo pomiędzy pilotami. Opiera się ono na systemie punktacji, obejmującej dyscyplinę pilota, wyniki jego lotów oraz oceny poszczególnych etapów wyszkolenia, wydawane przez instruktora.

Koło DOSAW w Charkowie, rodzimym mieście słynnego radzieckiego lotnika Wiktora Tałalichina, urządziło publiczny odczyt, poświęcony pamięci bohatera. Wśród licznie zebranej młodzieży komsomolskiej byli także rodzice Tałalichina.

●

Dymitr Bredychin jest jednym z najlepszych instruktorów mińskiego aeroklubu. Dysponując bogatym doświadczeniem życiowym i pedagogicznym, cieszy się zasłużonym uznaniem i miłością uczniów. Wszyscy oni czują głęboką wdzięczność dla swego instruktora, który potrafił wzbudzić w nich zamiłowanie dla spadochroniarstwa i cierpliwie pracował nad każdym z nich, wychowując śmiałych i odważnych sportowców.

Ponad 10 lat wychowuje już Dymitr Bredychin spadochroniarzy. W latach ostatniej wojny uczył spadochroniarstwa kursantów szkół lotniczych. Po demobilizacji w dalszym ciągu uczy młodzież w aeroklubie i kółkach DOSAW.

Przekazując swe wiadomości i doświadczenie uczniom, Dymitr Bredychin doskonali jednocześnie swe własne umiejętności. Wykonał on 354 skoki różnego rodzaju: z bardzo małych wysokości i z wielkich wysokości z opóźnieniem, skoki nocne, skoki do wody, próbne skoki z samolotów odrzutowych, skoki zespołowe.

Poza tym wspaniałym dorobkiem sportowym poniósł wielkie zasługi na polu pedagogicznym i wychowawczym. Z całym oddaniem poświęca się Bredychin sportowemu wychowaniu radzieckiej młodzieży.

●

Spadochroniarze radzieccy dokonali 7 października br. nowego pięknego wyczynu. Ekipa w składzie Eugeniusz Naumienko (aeroklub kijowski), Aleksy Kalinin i Aleksander Popow (centralny aeroklub ZSRR im. Czkałowa), Wasyl Mariutkin (aeroklub ufimski) i Piotr Kosinow (aeroklub dniepropietrowski) wykonała nocny skok z wysokości 6 200 metrów. Spadochroniarze przelecieli 5 000 metrów nie otwierając spadochronów i pomyślnie wylądowali na oznaczonym miejscu.

Wyczyn ten jest nowym wszechzwiązkowym rekordem sportu spadochronowego.

MASOWA PROPAGANDA SPADOCHRONIARSTWA

Mistrzowie sportu spadochronowego ZSRR Szipusz i Bekin oraz spadochroniarze — sportowcy Poniatin, Gorszkow i Andriejew szeroko popularyzują wśród młodzieży sport spadochronowy.

Działalność swą prowadzą oni w fabrykach, instytucjach i zakładach naukowych swego miasta i okręgu. Poniatin zorganizował w lipcu bieżącego roku 17 wycieczek na lotnisko, gdzie zaznajamiał młodzież z konstrukcją i użytkowaniem spadochronu oraz demonstrował skoki na wodę, czego dotychczas w mieście nie praktykowano.

W 1950 roku spadochroniarze ci urządzili szereg ludowych zabaw, dążąc w ten sposób do spopularyzowania sportu spadochronowego.

●

Batumi. Tutejszy miejski komitet DOSAW może poszczycić się poważnymi osiągnięciami w dziedzinie sportu lotniczego. Wielu młodych pilotów szybowcowych otrzymało ostatnio zaszczytne odznaczenia sportowe za wybitne osiągnięcia. Pomyślnie rozwija się także spadochroniarstwo. Ta ostatnia dziedzina sportu cieszy się największym powodzeniem wśród młodych robotnic i uczennic różnych zakładów naukowych.

Z Wołogdy donoszą, że tamtejszy aeroklub DOSAW w ramach zobowiązań ku czci 71 rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina zorganizował koła DOSAW w kilkunastu okolicznych sowchozach i kołchozach. Członkowie tych kół przejdą w najbliższym czasie przeszkolenie lotnicze.

W Aszchabadzie odbyły się zawody modelarskie pomiędzy aszchabadzkim i karagandzkim komitetami miejskimi DOSAW. Drużynowo zwyciężył karagandzki miejski komitet przewagą 25 punktów. Zawody cieszyły się wielką popularnością wśród mieszkańców Aszchabadu. Miejski komitet DOSAW w Karagandzie zorganizował w czasie trwania zawodów kilka zbiorowych wycieczek do Aszchabadu, umożliwiając w ten sposób mieszkańcom swego miasta obejrzenie tej ciekawej imprezy.

Z ŻYCIA STALINOWSKICH SOKOŁÓW

We wszystkich garnizonach lotniczych moskiewskiego okręgu wojskowego odbyły się zebrania poświęcone omówieniu uchwał II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju. Na zebraniach tych żołnierze i oficerowie lotnictwa radzieckiego dali wyraz swej niezłomnej woli obrony pokoju.

Starszy sierżant Trochim Golduszkin otrzymał specjalny list pochwalny z Dowództwa Wojsk Lotniczych za uzyskane wyniki w oszczędzaniu paliwa. Golduszkin zaoszczędził w przeciągu trzech miesięcy około 40% paliwa, przewidzianego dla obsługiwanego przez niego samolotu.

Kapitan gwardii Jurij Inoziemcow został mistrzem sportu spadochronowego zauralskiego okręgu wojskowego. Na zawodach uzyskał on 122 pkty na 130 możliwych. Jego najlepszym wyczynem był nocny skok z opóźnieniem 50 sekund.

W międzyokręgowych zawodach koszykówki pomiędzy kijowskim, stalingradzkim i moskiewskim okręgiem wojskowym, mistrzostwo zdobyła po raz czwarty Stalingradzka Szkoła Lotnicza, wygrywając z Moskwą.



W aeroklubach DOSAW używane są również do celów szkoleniowych wodnoszybowce. Na zdjęciu: wodnoszybowiec konstrukcji Gribowskiego.

●

Tulski aeroklub DOSAW zorganizował zabawę ludową, w której brało udział kilka tysięcy obywateli miasta. W występach brali udział artyści, chór i orkiestra Teatru Miejskiego, prezentując popularne utwory o tematyce lotniczej, entuzjastycznie przyjmowane przez publiczność.

Miejskie koło DOSAW w Leninakan w ramach imprez propagujących lotnictwo zorganizowało na jednym z pięter wielkiego domu towarowego interesującą wystawę modelarską. Eksponatami były modele, które brały udział w ostatnich zawodach eliminacyjnych. Wystawa cieszyła się wielkim zainteresowaniem publiczności.

Koło DOSAW przy jednym z zakładów przemysłowych zarganizowało sześć objazdowych bibliotek ruchomych. W skład ich księgozbiorów wchodzi przeszło 500 pozycji o tematyce lotniczej. Ruchome biblioteki lotnicze witane są przez mieszkańców odwiedzanych przez nie miejscowości, sowchozów i kołchozów z radością.

Kujbyszewski aeroklub DOSAW. Na jednym z zebrań aeroklubu zorganizowanym z okazji 71 rocznicy urodzin towarzysza Stalina powzięto uchwałę założenia robotniczego aeroklubu przy jednej z wielkich fabryk drzewnych. Zobowiązanie zostało wykonane na 10 dni przed terminem.

Koło DOSAW przy jednym z riazańskich zakładów przemysłowych zarganizowało lotniczy wieczór artystyczny z udziałem znanych pilotów radzieckich, uczestników Wielkiej Wojny w Obronie Ojczyzny. Po zakończeniu części artystycznej lotnicy w serdecznej rozmowie zapoznali zebranych ze swoją pracą i wspomnieniami z minionej wojny.

Aktyw Tbiliskiego aeroklubu DOSAW zaciągnął w związku z toczącymi się obradami Kongresu Pokoju w Warszawie Warty Pokoju. Zobowiązania dotyczące wykonania lotów szkolnych i zajęć teoretycznych zostały wykonane w 110% na pięć dni przed terminem.





PIERWSZE KOŁO LL W WIELUNIU

Nasze Koło Ligi Lotniczej przy harcerskim ośrodku metodycznym w Wieluniu powstało niedawno, bo w październiku 1950 r.

Dzięki ogólnemu entuzjazmowi członków i ich zapałowi do pracy, Koło nie przeżywało tzw. okresu początkowego, kiedy to praca lotnicza nie chce ruszyć i Koło śpi. Przeciwnie, na początek wydaliśmy propagandową gazetkę ścienną, którą w celu pozyskania większej ilości członków (chociaż mamy ich już 20-tu), wywiesiliśmy w Państwowym Gimnazjum i Liceum Ogólnokształcącym.

Zorganizowaliśmy także kurs modelarstwa lotniczego na stopniu juniora. Jest to w dużym stopniu zasługą kierownictwa ośrodka, które nam pomogło — przydzielając modelarnię.

Dodaję dla orientacji, że Koło nasze jest pierwszym na terenie Wielunia.

Henryk Kabalec
Urbanice pow. Wieluń

Cieszymy się, dowiadując, jak sprawnie umiecie zorganizować pracę w Waszym młodym Kole. Nic trudnego, prawda? Wystarczy tylko przekuć entuzjazm w czyn, a rezultat nie da na siebie długo czekać. Sądzimy, że nie zmniejszycie dotychczasowego tempa i swoim przykładem dobrze zorganizowanej pracy zachęcicie młodzież Wielunia do zakładania nowych Kół LL. Pamiętajcie: jesteście pionierami LL w Waszym mieście. To nakłada na Was duże obowiązki.

(red).



KORESPONDENCI

„Kochana Redakcjo! W naszym mieście Oddział Powiatowy Ligi Lotniczej nie przejawia żadnej działalności..."

„...Kierownik naszej modelarni nie przychodzi w wyznaczonych godzinach..."

„...Kolega W. lekceważy dyscyplinę klubową, opuszcza dni lotne, nie uczęszcza na treningi..."

Takich listów dostajemy od naszych Czytelników dużo. Piszą je nasi najmłodsi modelarze, piszą członkowie Ligi Lotniczej i piloci aeroklubowi. Poruszają w nich to wszystko, co złego dzieje się na ich terenie, wskazują na tych, którzy ponoszą za to winę.

Ale listy te, które zamieszczamy w SiM-ie, nie zawsze spotykają się z odpowiedzią zainteresowanych osób czy władz. Jedni nie zwracają na to najmniejszej uwagi, inni próbują się wykrętnie tłumaczyć, a nawet są i tacy, którzy szykanują naszych terenowych korespondentów.

Uchwała Rady Państwa w sprawie rozpatrywania załatwiania odwołań, zażaleń i listów ludności oraz krytyki prasowej, jak również uchwała Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w sprawie zaostrzenia walki z biurokratyzmem, ma na celu położenie kresu temu stanowi rzeczy. Każdy kierownik jakiejkolwiek placówki obowiązany jest niezwłocznie, natychmiast po ukazaniu się w prasie korespondencji udzielić wyczerpującego i odpowiadającego prawdzie wyjaśnienia i przyczynić się do jak najszybszej naprawy popełnionych błędów.

WIĘCEJ KÓŁ LL W DĘBNIE

Od dłuższego czasu zastanawiam się, dlaczego w Dębnie, które jest tymczasową siedzibą powiatu, istnieje tylko jedno Koło LL? Zostało ono założone z inicjatywy robotników jednej z miejscowych fabryk. W 11-letniej Szkole Ogólnokształcącej np. nikt dotychczas nie zajął się zorganizowaniem Koła LL. Są tu przecież różne organizacje, więc dlaczegożby nie miało być miejsca na pracę Ligi Lotniczej? Jest wielu kolegów, którzy by aktywnie pracowali i przypuszczam, że działalność LL mogłaby się dobrze rozwinąć również na terenie powiatu.

Zwracam się do Ciebie Redakcjo, z prośbą, aby Zarząd Wojewódzki LL w Szczecinie zwrócił większą uwagę na nasz powiat.

JAN SZYMANIUK
p-ta Dębno, ul. B. Bieruta, (Internat).

Dziękując za list, informujemy Was Kolego, że najlepiej uczynicie, gdy sami przystąpicie do założenia Koła LL przy Waszej szkole. Jak sami piszecie, inicjatywa założenia pierwszego Koła LL w Dębnie wyszła od robotników. Wzorujcie się na nich i nie czekając aż zrobi to ktoś za Was, sami założcie Koło LL. Omówcie sprawę z dyrekcją. Zbierzcie chętnych do pracy w LL kolegów, urządźcie zebranie organizacyjne, wybierzcie zarząd Koła i przyślijcie protokół z zebrania do Zarządu Okręgu Szczecińskiego LL, Szczecin, Al. Wojska Polskiego 60, a Okręg formalnie Was zarejestruje i udzieli wskazówek, jak macie pracować.

Waszą prośbę zawartą na końcu listu, przekazujemy do wiadomości Zarządowi Okręgu LL w Szczecinie.

(red).

LOTY POKAZOWE modelu na uwięzi

Jednej z niedziel modelarze kutnowscy urządzili pokazy lotów modelu na uwięzi na placu im. Józefa Stalina w Kutnie.

Początkowo trudno było rozwinąć linki, gdyż publiczność bez różnicy płci i wieku pragnęła z jak najbliższej odległości oglądać mały samolocik.

Dopiero przy pomocy kilku widzów modelarzom udało się zrobić jakie takie miejsce. W tłumie dawały się słyszeć komentarze i powątpiewania co do lotu modelu. Kiedy silnik zawarczał, wątpliwości prysły, samolocik rozpędziwszy się począł się wznosić.

Pięknie krążący model wywołał zachwyt i zdumienie zebranej licznie publiczności, toteż po zakończonych lotach tłumy ludzi odprowadzały modelarzy, a reporter miejscowego dziennika przeprowadził z modelarzami wywiad.

NA START!

Krytyka, zwłaszcza prasowa, jest celną i ostrą bronią przeciw wszystkim szkodnikom i niedbalcom, jest bronią w ręku w walce z wrogiem klasowym.

Uchwały te mają bardzo doniosłe znaczenie również i dla nas wszystkich. Są one rękojmią, że Wasze korespondencje z terenu, dotyczące pracy poszczególnych ogniw organizacyjnych Ligi Lotniczej, będą szybko i należycie załatwiane.

Piszcie do nas śmiało! Nie bójcie się krytykować otwarcie i bojowo wszystkich przejawów biurokratyzmu, bezduszności, niedbalstwa, szkodnictwa na każdym kroku, gdzie się tylko z nimi spotkacie. Nie liczcie się z tym, że ktoś się za Waszą krytykę „obrazi", albo zechce Wam robić przykrości. Waszym zadaniem jest opisać takiego biurokratę i wroga. Każdy list od Was jest w redakcji dokładnie, szczegółowo czytany i wykorzystywany.

A tym, że może nigdy jeszcze nie pisaliście do pisma, nie macie potrzeby się martwić. Chodzi tylko o to, aby Wasze korespondencje bezwzględnie odpowiadały prawdzie, aby były bojowe, prawdziwie zetempowskie. Styl zaś i ładna kaligrafia nie są ważne.

Musicie pamiętać, że Wasza współpraca z naszym pismem — to poważny czynnik w budowie socjalistycznego lotnictwa.

Precz z tymi, którzy hamują rozwój naszego lotnictwa! Wypowiadamy im bezwzględną walkę!

CO MOŻE JEDEN MODEL

W chwili, gdy podałem projekt założenia modelarni lotniczej przy naszym Kole LL, nie spotkałem się z przychylnością jego członków. Większość z nich uważała pracę w modelarni za próżną dłubaninę, nie dającą najmniejszych korzyści. Wreszcie wniosek mój, aczkolwiek nieufnie, przyjęto.

Jednak praca w modelarni nie rozwijała się, skutkiem braku narzędzi i materiałów. Wreszcie nastąpił przełom, bo oto z Okręgu Wojewódzkiego w Łodzi otrzymaliśmy narzędzia modelarskie.

Pewnego dnia wyruszyliśmy na loty próbne. Gdy jeden z modelarzy puścił szkolny model szybowca „Żak", ten wzniósł się na wysokość około 50 m, poleciał nad las i znikł z pola widzenia. Dopiero po trzech dniach model został odnaleziony w odległości około 1,5 km od miejsca startu.

Zachęceni tym, modelarze postanowili wziąć się solidnie do pracy. Kilku z nich, a mianowicie kol. kol. Tadeusz Grodzki i Włodzimierz Wardzyński pracują często całymi nocami. W przeciągu jednego miesiąca października wybudowano 9 modeli latających.

Gdy otrzymaliśmy sprzęt do modelarni, modelarze zrozumieli, że Liga Lotnicza dba o swoich członków i pragnie pomóc wszystkim modelarzom w lotniczej pracy, odpowiednio dysponując funduszami ze składek członkowskich.

Wobec tego wzmogła się jeszcze więcej aktywność członków modelarni. Sądzimy, że wkrótce nasza modelarnia rozwinie się i osiągnie jeszcze lepsze rezultaty.

Stanisław Jurek
Modelarnia wiejska
w Skotnikach k/Łodzi

Życzymy Wam dużo wytrwałości. Pamiętajcie, że Wasza praca odgrywa wielką rolę w zbliżeniu społeczeństwa do lotnictwa. Jeden udany lot wykonanego przez Was modelu, obserwowany przez Waszych niezrzeszonych w LL kolegów — zysku ich dla lotniczej pracy. (red.)

Loty te przekonały społeczeństwo kutnowskie, że składki złożone na cele Ligi Lotniczej nie idą na marne, lecz obracane są na szkolenie nowego narybku lotniczego, który godnie stanie w szeregach obrońców pokoju.

Kierownik Modelarni
Oddziałowej w Kutnie
P. K.

Brawo, modelarze z Kutna! Wasza inicjatywa w organizowaniu imprez modelarskich zasługuje na pochwałę. Pracując w ten sposób, zyskacie dużo nowych entuzjastów modelarstwa lotniczego i zbliżycie społeczeństwo do lotnictwa. (red)



PRACUJEMY Z ZAPAŁEM

„Odrodzone lotnictwo polskie w służbie i obronie pokoju" — oto hasło, pod jakim pracuje nasza modelarnia. My modelarze, przyszli budowniczowie, konstruktorzy, naukowcy, przyszli lotnicy, chcemy przyczynić się do realizacji gigantycznego planu sześcioletniego na odcinku lotnictwa. Dlatego też z zapałem zabraliśmy się do pracy.

Chcemy pokazać starannie wykonanymi modelami i zdobytymi wiadomościami teoretycznymi, że jesteśmy warci, aby nas nazywano przyszłymi ludźmi lotnictwa. Pragniemy być godni miana modelarza Polski Ludowej. Praca jest trudna niektórzy z nas po raz pierwszy stykają się z „prawdziwymi modelami". Czyżby to miało znaczyć, że ci koledzy i te koleżanki dotąd nie stykały się z lotnictwem? Nie!

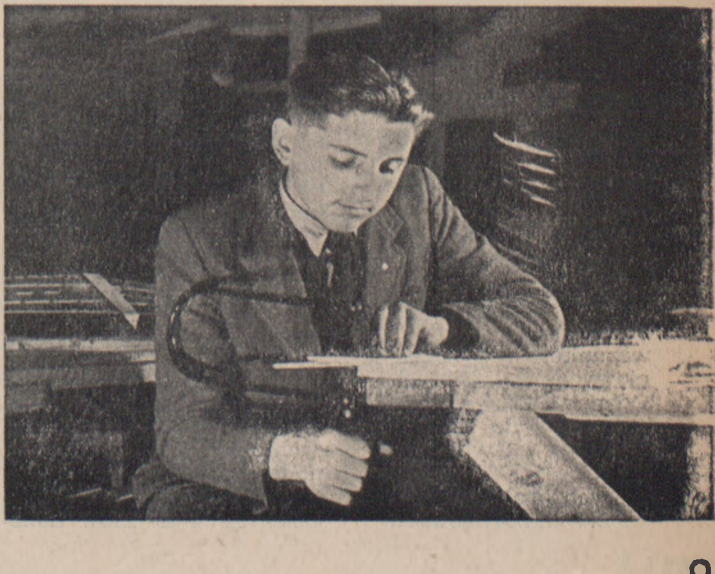
Lotnictwo pasjonowało ich od dzieciństwa, kochali je i kochają zawsze młodzieńczym, pełnym entuzjazmu sercem. Nie mieli tylko możności zetknięcia się z modelarstwem, gdyż na terenie miasta i powiatu Skierniewic pierwsze modele po drugiej wojnie światowej pojawiły się dopiero latem roku 1949, budowane w niewielkiej ilości przez kolegów z naszej szkoły.

Wierzymy, że w najbliższym czasie społeczeństwu Skierniewic i całej Ludowej Polsce pokażemy, jak pracują modelarze w modelarni Nr 802 przy Szkole Ogólnokształcącej im. B. Prusa.

Daniel Bem
Modelarnia lotnicza Nr 802
przy Szkole Ogólnokształcącej
im. B. Prusa w Skierniewicach

Czekamy na wiadomości o wynikach Waszej pracy. Sądzimy, że nie powstydzicie się nimi. Pracując, zwracajcie baczną uwagę na naukę teorii. Życzymy powodzenia.
(red.)

Foto LL (4





Mamy nowy rok i... nowy tytuł naszego działu: „Latamy". „Latamy" oczywiście w Aeroklubach i Szkołach Ligi Lotniczej! Czytelnicy domyślają się więc zapewne że pod tym nowym tytułem będziemy kontynuowali nasz stały dział, który w roku ubiegłym nosił nazwę „Aerokluby LL". Dlaczego „Latamy" — zapytacie? To chyba jasne: w nowym roku, drugim roku Lotniczej Sześciolatki latać musimy jeszcze więcej i jeszcze lepiej niż dotychczas, szkolenie lotnicze musi stać się jeszcze bardziej masowe i objąć znacznie szersze kręgi młodzieży robotniczej i chłopskiej. Wydaje nam się, że nowa nazwa działu lepiej odzwierciedli jego treść: latamy przecież nie tylko w Aeroklubach; latamy w szkołach szybowcowych, i silnikowych, latamy na żarze, na specjalnych obozach i kursach.

A więc „Latamy" — zdobywamy coraz wyższe odznaki pilota, osiągamy wyczyny, bijemy rekordy — rozwijamy bardziej masowo sport lotniczy w Polsce Ludowej i podnosimy go na coraz wyższy poziom.

Pomimo, że weszliśmy w nowy rok i zasadniczo powinniśmy mówić o sprawach „nowych" lotnictwa sportowego Ligi Lotniczej, to jednak te „nowe" sprawy zostawimy na numery następne, a dziś wrócimy jeszcze do „starych" — z ubiegłego roku.

Zaczniemy od... Eskadr Sześciolatki.

Kol. Śliwak Tadeusz z Inowrocławia nadesłał właśnie sprawozdanie z wykonania zobowiązań Czternastej Kujawskiej Eskadry Sześciolatki, z którego wynika, że członkowie Eskadry spisali się dobrze, wykonując wszystko w 100%, a nawet i nie tylko w 100%. I tak na przykład: członkowie Eskadry wykonali przeciętnie 850% przypadającej na nich normy czasu oraz plan przygotowania prasówek w 125%.

Należy przy tym zaznaczyć, że członkowie eskadry uzyskali jeden rekord krajowy oraz trzy wyczyny homologowane. Ponadto uzyskano dwa warunki do złotego „D" i dwa do diamentowego „D".

O wykonaniu niektórych zobowiązań zameldowała również Podkarpacka Eskadra Sześciolatki. I tak:

Zakonserwowano sprzęt szybowcowy oraz sprzęt techniczny; wygłoszono na odprawach pilotów dwa referaty; współpracowano z Zarządem Powiatowym LL przy propagowaniu Lotnictwa Polski Ludowej.

Należy przy tym zaznaczyć, że piloci Eskadry dla uczczenia II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju założyli w Kobylanach w powiecie Krosno nowe Koło LL.

Narazie tyle meldunków. Przypominamy jednocześnie, że wszystkie Eskadry Sześciolatki winny były w terminie do 18 grudnia ubiegłego roku nadesłać sprawozdania z wykonanych zobowiązań.

Zawiadamiamy wszystkie Eskadry, że począwszy od następnego numeru rozpoczynamy stałą i systematyczną kontrolę wykonania zobowiązań. **(kon)**

NASZE SKRZYDŁA PISZĄ SŁOWO — POKÓJ

„Raz, dwa, trzy, cztery... W dół — dwa, trzy cztery... W górę — dwa, trzy, cztery... Dość!"

— Nie, nie — mili Czytelnicy, to nie fragment audycji radiowej, nadawanej co rano dla zdrowia radiosłuchaczy. To początek dnia na Szybowcowym Obozie Wyczynowym. Bo właśnie krótką, ale prężną gimnastyką poranną rozpoczynali dzień niestrudzeni zdobywcy wysokości.

Obóz Wyczynowy został zakończony. Znany jest Czytelnikom skromny bilans półtoramiesięcznej pracy obozu:

- 9 Złotych Odznak Szybowcowych
- 12 warunków wysokościowych do Złotych Odznak
- 8 diamentów do Złotych Odznak Szybowcowych
- 8 nowych krajowych rekordów szybowcowych

w tym 4 przewyższające rekordy międzynarodowe.

Ale to jeszcze nie wszystko, bo wyczynowcy szybowcowi Polski Ludowej widzą przed sobą nie tylko osiągnięcia spotowe.

W pierwszych dniach trwania Szybowcowego Obozu Wyczynowego zawiązało się wśród jego uczestników Koło ZMP. A ponieważ większość uczestników obozu to aktywni zetempowcy, więc też i zawiązane koło nie dało długo czekać na wyniki swej pracy. Nie będę tu mówił o wszystkich prelekcjach wygłoszonych przez zetempowców — uczestników obozu w ramach zajęć świetlicowych na aktualne tematy polityczne i o długich i ożywionych dyskusjach po tych prelekcjach, świadczących o wysokim wyrobieniu politycznym wszystkich uczestników obozu. Powiem tylko, że koło ZMP nadawało ogólny rytm w pracach na starcie, w zajęciach świetlicowych, w organizowaniu rozrywek kulturalnych i służyło wydatną pomocą kierownictwu obozu w sprawnej realizacji zadań postawionych przed obozem.

Publikowane już na łamach SiM-u listy uczestników obozu do II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju w Warszawie i do delegata ZSRR na Kongres — Aleksego Maresjewa, mówią jasno, że osiągnięcia obozu Jeżowskiego nie są wynikiem przypadku, lub tylko wynikiem zaspokojenia indywidualnych ambicji sportowych pilotów. Osiągnięcia te, to wynik rzetelnej i świadomej pracy, będącej bezpośrednim wkładem wyczynowców szybownictwa Polski Ludowej w dzieło utrwalenia pokoju na całym świecie.

Zadokumentowaniem stanowiska uczestników obozu były zorganizowane przez nich trzy akademie.

Pierwsza w rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej, druga — dla uczczenia II-go Światowego Kongresu Pokoju i trzecia — w ramach Miesiąca Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Okazało się podczas tych akademii, że wyczynowcy nasi, gdy chodzi o sprawy bliskie ich sercu, potrafią być równie dobrymi pilotami-prelegentami, jak recytatorami i „artystami".

Ale ponieważ powodzenia stawiają coraz nowe wymagania, więc też wymagania uczestników obozu w stosunku do siebie samych wzrosły tak dalece, że trzecią akademię, tę na cześć Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, postanowili postawić na jeszcze wyższym poziomie artystycznym i jeszcze bardziej ją urozmaicić. Krótką naradę zamieniono w czyn: zaproszono do współudziału koło ZMP miejscowej Szkoły Pielęgniarek i w dniu 2 grudnia, pięknie udekorowana świetlica Szkoły Szybowcowej, a w niej licznie zaproszeni goście, byli widzami i słuchaczami recytacji, śpiewów solowych i chóralnych oraz tańców ludowych, obok poważnych prelekcji o znaczeniu przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

„Złota" i „diamentowa" młodzież szybowcowa (w jak najlepszym znaczeniu tych określeń) potrafiła dobrze wykorzystać czas wolny po lotach. Obok dyskusji na tematy fachowe, przeprowadzanych w ramach wymiany doświadczeń, obok wykładów, gruntujących wiadomości teoretyczne pilotów, obok omawianych wyżej akademii okolicznościowych, nie brakło też na obozie barwnych i dowcipnie redagowanych gazetek ściennych, emocjonujących turniei ping-pongowych i miłych wieczorków przy fortepianie, podczas których świetlica rozbrzmiewała harmonią głosów silnych jak silna jest wola czynu i wola zwycięstwa ich właścicieli — wyczynowców polskiego szybownictwa ludowego.

A wolę tę wyrażały piękne słowa najczęściej na obozie śpiewanej piosenki lotniczej:

Nasze skrzydła piszą słowo: **pokój,**
Tak jak bratnie piszą słowo: **mir!**

T. REJNIAK



LUDZIE I PRACA

CENTRUM WYSZKOLENIA LOTNICZEGO

KRZYSZTOF DONIGIEWICZ, kpt.

Była zima początku roku 1950. Śnieg grubą warstwą przykrył cały dziedziniec i pozasypywał dróżki. Zdawałoby się, że CWL zamarło. Unoszący się z kominów dym świadczył jednak, że są tam ludzie. Rzeczywiście, sroga zima ze swoim śniegiem i mrozem nie miała wpływu na intensywną pracę, którą zajęta była kadra CWL.

Dział wyszkolenia opracowywał dane statystyczne za rok 1949, kontrolowano i pisano uwagi do programu, jakie się uwidoczniły w sezonie wyszkoleniowym, oraz rysowano wykresy. Dział techniczny na czele z kierownikiem technicznym Maliną, szefem mechaników Kozakiem oraz całą kadrą techniczną również nie narzekał na brak roboty. Kontrolowano raz jeszcze rozchód MPS za rok 1949, wszystkie wpisy do książek pokładowych, rysowano wykresy techniczne — no i co najważniejsze — w hangarach „leczono rany" samolotów, które bez wypadku wiernie latały przez cały sezon wyszkoleniowy, przynosząc tyle prawdziwego zadowolenia i szczęścia młodym pilotom i zasługując tym samym na to, by pieczołowicie je teraz obejrzeć i z całą starannością przygotować do dalszej pracy.

Idąc do hangaru spotykam kierownika technicznego. Ubrany w kombinezon futrzany, wygląda jak niedźwiedź. Uśmiecha się.

— Towarzyszu Komendancie! Nie wychodzi inaczej...

— Co nie wychodzi?

— A no z benzyną.

— Z jaką benzyną?

— Liczymy, liczymy i wciąż te same jedenaście ton oszczędności za sezon! Twarz jego rozjaśnia szczery uśmiech zrozumiałego zadowolenia z obowiązku dobrze spełnionego przez siebie i całą kadrę CWL.

— W takim razie możemy być dumni — odpowiadam również z zadowoleniem. Jak samoloty? — na koniec marca będziemy gotowi, rozumie się, że przed terminem. Będą mieli chłopcy na czym latać. Odchodzi do biura.

Patrząc za nim przypominam sobie jego historię. Młody chłopak, wychodzi z wojska, przynosi ze sobą na teren szkoły postawę żołnierza i świadomego obywatela, zdającego sobie sprawę z przeobrażeń, jakie zaszły w naszym kraju, gotowy do pracy. Pracuje. Zostaje przyjęty do Partii. W drodze awansu społecznego obejmuje stanowisko kierownika technicznego CWL. Musimy wychować dużo takich, bardzo dużo, a wtedy plany nasze będziemy wykonywać „rozumie się — przed terminem".

W codziennej, umiłowanej pracy mijała zima. Zaczęły pojawiać się pierwsze pąki na bzach przy budynku administracyjnym. Każdy powiew wiatru przynosił świeże tchnienia wiosny. Wszystkie działy były zasadniczo przygotowane do rozpoczęcia sezonu i tylko „docierano" je wewnętrznie. Do rozpoczęcia pozostawało 30 dni. I nagle w CWL-u zawrzało, jak gdyby wsadzono kij w mrowisko. Przyczyną tego stał się listonosz przynoszący telegram o treści krótkiej, zwięzłej, lecz dużo znaczącej: „Zarządzam przebazowanie CWL według uzgodnionego projektu". Rozumie się, projekt był uzgodniony, liczono dni, czas mijał i w końcu stracono nadzieję, a wtem — bach! — przebazowanie.

Zdawaliśmy sobie sprawę wszyscy z tego, że najmniejsze opóźnienie całego przedsięwzięcia uniemożliwi nam rozpoczęcie sezonu wyszkoleniowego w dniu 24 kwietnia.

Otwarte zebranie organizacji partyjnej podkreśliło to w całej rozciągłości. Wszyscy jak jeden podjęliśmy zobowiązanie dla uczczenia Święta Pierwszego Maja, Święta Międzynarodowego Proletariatu.

Zobowiązaniem było:

1. pracować tak, by do dnia 15 kwietnia być już na nowym miejscu,
2. nie dopuścić do uszkodzenia sprzętu podczas przebazowania.
3. nie dopuścić do przestoju wagonów,
4. w dniu 20 kwietnia zameldować o gotowości CWL-u do rozpoczęcia sezonu wyszkoleniowego.

No i zaczęło się. Pracę podzielono na działy. Wyznaczono odpowiedzialnych za nie ludzi. Każdy starał się pracować lepiej od drugiego i lepiej niż się zobowiązał. Wszyscy rozumieli, że kiedy cała klasa robotnicza Polski Ludowej wielkimi osiągnięciami produkcyjnymi wita Święto 1 Maja, nam w tyle pozostać nie wolno. Nasze zobowiązania muszą być wykonane.

W dniu 20 kwietnia zameldowaliśmy o gotowości CWL-u do rozpoczęcia sezonu wyszkoleniowego. Zaoszczędziliśmy 12 000 złotych. Jeszcze jedna cegiełka jako wkład w realizację Planu Sześcioletniego została wmurowana.

*

Patrzę na pierwszą gazetkę, zredagowaną przez uczestników pierwszego turnusu w kilka dni po ich przybyciu do CWL. Piszą o swych pierwszych wrażeniach, o nadziejach i spełnieniu marzeń. Silnym akcentem brzmią ich słowa, pełne wdzięczności dla naszego ludowego ustroju, który im — synom robotników i chłopów — dał możność zostania lotnikami.

„Ojciec mój — mówi kol. Malesa na zebraniu organizacyjnym ZMP — był robotnikiem sezonowym pracował w cukrowni. Należąc przed wojną do KPP przeszedł więzienie sanacyjne, z którego wychodząc nie był już zdolny do pracy. Umarł wkrótce — mówił dalej kol. Malesa — pozostawiając mnie pod opieką matki. Częste łzy w jej oczach, słowa pełne żalu a zarazem pogardy i nienawiści do ciemiężycieli klasy robotniczej, pozostały na zawsze w mym sercu. Znajdując się obecnie wśród Was, koledzy, w jednym kolektywie naszej ZMP-owskiej organizacji postanawiam sobie zostać godnym zaufania naszej Ludowej Ojczyzny pilotem."

„Jestem córką górnika — mówi kol. Maksymiliana Czmielówna. — Powróciliśmy do Polski z Francji. Służalczy rząd Plevena i

(c. d. na str. 12)

Grupa uczniów — pilotów jednego z turnusów w Centrum Wyszkolenia Lotniczego LL.

Foto: LL i WAF



LUDZIE I PRACA CWL

(dok. ze str. 11)

Mocha wygnał nas. Ziemia francuska przesiąknięta jest krwią i potem polskich robotników. Wiemy, że naród francuski inaczej myśli, wiemy, bo z nim pracowaliśmy. Przyjęcie jakiego doznaliśmy w Polsce rozwiało wszelkie plotki sługusów reakcji. Jestem dumna ze swego narodu i osiągnięć całej naszej klasy robotniczej. Swoją pracą zasłużę sobie na przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa".

Zebranie wysyła list, list powitalny na Pierwszy Krajowy Zjazd Delegatów Ligi Lotniczej, dziękując za możność szkolenia się w dziedzinie lotniczej, dając tym samym głęboki wyraz przywiązania i wierności dla Partii, Rządu i klasy robotniczej.

Pracownicy CWL, szkoląc nową, proletariacką młodzież, pałającą żądzą wiedzy i chęcią latania — zdawali sobie jasno sprawę, iż całość pracy należy oprzeć na silnej podbudowie politycznej. Nasz nowy lotniczy narybek musi otrzymać przede wszystkim zdrowy szkielet.

Egzaminy końcowe pierwszego turnusu wykazały, że praca nasza dała dobre wyniki.

Przez cały sezon wyszkoleniowy z dnia na dzień poprzez zebrania partyjne i ZMP-owskie, odprawy produkcyjne i wyszkolenio we dążyliśmy uparcie do wykonania nałożonego na nas obowiązku. Praca nie była lekka. Zdawaliśmy sobie jednak sprawę, że na naszym odcinku nie można dopuścić do „zawalenia", względnie do wykonania pracy byle jak. Wiedzieliśmy wszyscy — uczniowie i kadra, że złotówki płynące ze skarbu państwa i ze składek członków LL na pierwszorzędne bezpłatne utrzymanie oraz szkolenie i tysiące kg benzyny — to są procenty wysoko wypracowanych norm przez naszych przodujących górników, włókniarzy, hutników — przez całą klasę robotniczą.

I kiedy na zakończenie sezonu, w obecności przedstawiciela ZG LL padały słowa kierownika wyszkolenia: st. instr. pil. Flis Adam — mech.. Ledwig Gerard wykonali 110 % planu i zaoszczędzili 2 000 kilogramów benzyny, st. instr. pil. Kalfas Jan — mech. Żak Jan — wykonali 115% planu i zaoszczędzili 2 100 kg benzyny, st. instr. pil. Nowak Stefan — mech. Nowicki Edward — wykonali 110% planu i zaoszczędzili 1 800 kg benzyny i dalej następowały inne nazwiska kadry CWL — stało się jasne, że ludzie ci naprawdę dają swój wkład w budownictwo podstaw socjalizmu w naszym kraju.

Z DZIEJÓW LOTNICTWA POLSKIEGO

(dok. ze str. 5)

Od legend i podań przejść musimy do faktów. Podczas kiedy liczne rękopisy i notatki kronikarskie, które dochowały się do naszych czasów wspominają „o lataniu powietrznym w Rosji od roku 906 naszej ery",* przynosząc wiele danych o wszelkich poczynaniach lotniczych Rosjan, to w Polsce natrafiamy na pierwsze „lotnicze" dokumenty znacznie później. W wieku XVII znany doktór medycyny i filozofii, nasz rodak Sebastian Śleszkowski opisał w swej książce pomysł zastosowania ogrzanego powietrza dla unoszenia w powietrze powłoki jajka. Oto fragment z rękopisu Śleszkowskiego, który cytuję w oryginalnym języku i pisowni tego okresu:

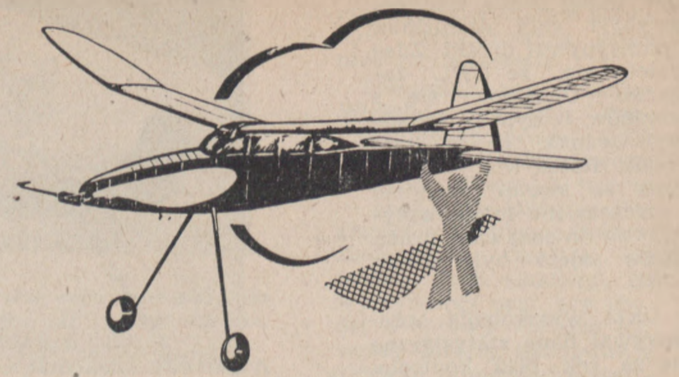
„Aby iaie na powietrze wzleciało, weźmiesz w Maiu skorupę iaiową napełnioną rosą, wvłóż ią na słońce dnia gorącego w południe, a podniesie ie słońce; a ieśliby mu to z trudnością przvchodziło, pomóż mu drewienkiem iakim albo i deseczką iaką, gdy iuż poczyna iść ku górze, a mu łatwiey póydzie".

Jest to zapewne pierwszy tego rodzaju pomysł na świecie, zwłaszcza iż fakt ten miał miejsce w XVII wieku, a więc na 100 lat przed wzlotem na balonie Rosjanina Kriakutnoja, a 150 lat przed lotami Francuzów Montgolfier.

Niewątpliwie, wiele jeszcze nieznanych pomysłów pionierów lotnictwa polskiego kryją w sobie stare księgi. W miarę możności będziemy się starali wydobyć je z mroków zapomnienia.

JERZY KONIECZNY

* Rękopisy Aleksandra Iwanowicza Sulkadzewa, opublikowane częściowo w roku 1911 w wydawnictwie A. A. Rodnich.



JAKI TO JEST MODEL?

Jeżeli podoba Wam się moi koledzy model, który widzicie na powyższym rysunku, to może warto by powiedzieć kilka słów o tym, jaki to model? Otóż rysunek przedstawia model kadłubowy z napędem gumowym. Model odznacza się prostotą kosntrukcji i... więcej nie trzeba jednak narazie pisać, bo w niniejszym numerze naszego lotniczego tygodnika zamieszczamy na stronie 14 plan tego modelu w skali 1 : 1 (!)

Widzę zdziwione miny modelarzy. Albo model jest maleńki albo SiM powiększył swój format? Ani jedno, ani drugie, a jednak plan modelu jest w wielkości naturalnej!

Zaraz wytłumaczę ten niecodzienny (właściwie niecotygodniowy) wypadek. Otóż model gumówki jest średniej wielkości i ma rozpiętość skrzydeł wynoszącą 900 mm. Jest to więc model zdolny już do pewnych wyczynów. Chcąc jednak podarować Czytelnikom na Nowy Rok dokładny plan w wielkości naturalnej, podzieliliśmy duży arkusz rysunku modelu na trzy odcinki, podobnie jak powieść! W numerze niniejszym zamieszczamy pierwszy odcinek, pierwszą tablicę rysunku. Tablice te zostały tak opracowane, że po sklejeniu wszystkich odcinków, które zostaną kolejno zamieszczone, otrzymamy szczegółowy rysunek wykonawczy.

Na każdej tablicy oznaczono miejsca łączenia tak, że nie będzie najmniejszej trudności w ich dopasowaniu.

A teraz kilka objaśnień do tablicy I. Podano na niej część kadłuba w widoku z boku oraz obrys w widoku z góry i część rysunku skrzydeł. Następnie podano wszystkie przekroje beleczek oraz wymiary grzybka przedniego. Rysunki perspektywiczne objaśniają sposoby montażu podwozia, skrzydeł i przedniej części kadłuba.

Zrozumiałym jest, że od razu z pierwszej tablicy nie rozpoczniemy budowy modelu. Wystarczy, jeżeli dokładnie przestudiujemy rysunek. Zastanowimy się nad metodą pracy przy modelu, a w miarę otrzymywania dalszych tablic kolejno rozpoczniemy gromadzenie potrzebnego materiału.

Po otrzymaniu wszystkich tablic skleimy je w myśl podanych wskazówek (poświęcając jeden egzemplarz pisma) i wówczas dopiero przystąpimy do budowy.

A więc zalecamy cierpliwość i uważne zapoznanie się z rysunkami.

Dalszy ciąg za tydzień

B. B

U w a g a!

Redakcja po wydrukowaniu wszystkich tablic ogłosi ciekawy konkurs na najlepsze wykonanie podanego modelu. Zwycięzcy otrzymają cenne nagrody



LOT NA ŚMIGŁOWCU

W. BARSZEWSKI

Wyobraźmy sobie, że wykonujemy lot na dwumiejscowym śmigłowcu. Zajmijmy miejsca w kabinie. Ja siedzę na miejscu pilota, a Ty obok mnie na drugim siedzeniu. Uważnie śledzisz moje ruchy. Najpierw sprawdzam działanie sterów. Oto poruszam drążek sterowy. Spójrz na tarczę automatu pochylenia: pochylił się i zmienia kąty nastawienia łopatek. Następnie ściągam do siebie dźwignię ogólnego skoku. Spójrz, tarcza automatu pochylnia porusza się. Teraz ustawiam drążek i orczyk w położeniu neutralnym, a dźwignię ogólnego skoku przesuwam w przód. Kąt nastawienia łopatek jest przy tym równy trzem stopniom. Sprawdzam, czy wyłączone jest sprzęgło i włączam silnik. Silnik pracuje, lecz wirnik nie obraca się, ponieważ sprzęgło jest wyłączone. Poczekajmy, aż silnik się rozgrzeje, o czym dowiemy się ze wskazań termometru oliwy. Temperatura oliwy osiągnęła pożądaną wysokość, można włączyć sprzęgło. Płynnie naciskam dźwignię sprzęgła prawą ręką, jednocześnie dodaję gazu. Spójrzcie na obrotomierz śmigła nośnego (wirnika). Widzicie jak wzrastają jego obroty. Wirnik już się rozkręcił, ale śmigłowiec nie myśli startować! Aha, przecież nastawiliśmy łopatki pod bardzo małym kątem — 3°, a dla wzlotu konieczny jest kąt równy 9°.

Teraz zaczynam zwiększać kąt nastawienia łopatek, dodając jednocześnie gazu. Ciąg wirnika rośnie i — już jesteśmy w powietrzu. Ale co się dzieje? Śmigowiec, gdy tylko oderwał się od ziemi, zaczął skręcać. Naciskam orczyk przeciw obrotowi i śmigłowiec przestaje skręcać. Zwiększam jeszcze kąt nastawienia łopatek. Śmigłowiec zaczyna pionowo nabierać wysokości. Wznosimy się coraz to wyżej.

Wysokościomierz wskazuje już 500 m. Daleko w dole pozostali nasi towarzysze. Wysokość 600, 800, 1 000 m. Spójrz, strzałka wysokościomierza zatrzymała się. Silnik pracuje na pełnych obrotach, ale śmigłowiec nie wznosi się już wyżej. Osiągnęliśmy pułap statyczny. Wyżej śmigłowiec nie może się wznieść pionowo. Wychylam drążek sterowy od siebie i śmigłowiec przechodzi w lot postępowy. Szybkość lotu stopniowo wzrasta. Szybkościomierz wskazuje 20 km/godz. 40 km/godz, 50 km/godz. lecimy coraz szybciej.

Ale spójrzmy na wysokościomierz: mamy już 1 200 m wysokości, a strzałka wciąż pełznie do góry. Dlaczego przy szybkości postępowej mogliśmy wznieść się wyżej aniżeli przy wznoszeniu pionowym? Rzecz w tym, że z przejściem od szybowania do lotu postępowego moc konieczna do utrzymania śmigłowca w powietrzu zmniejsza się, a jej nadmiar zużyto na wznoszenie. Dlatego, żeby lecieć bez wznoszenia się, musimy zmniejszyć gaz. Teraz lecimy z szybkością 60 km/godz na wysokości 1 200 m. Zwiększam szybkość przez dalsze wychylenie drążka sterowego. Szybkość wzrasta. Wskaźnik szybkości pokazuje 80, potem 100 km/godz. Ale spójrzcie, zaczynamy się zniżać. Nasza wysokość zmalała już do 1 000 m, a strzałka ciągle opada. Jasne, że brak nam teraz mocy nawet dla lotu poziomego. Dodaję gazu i przestajemy się opuszczać.

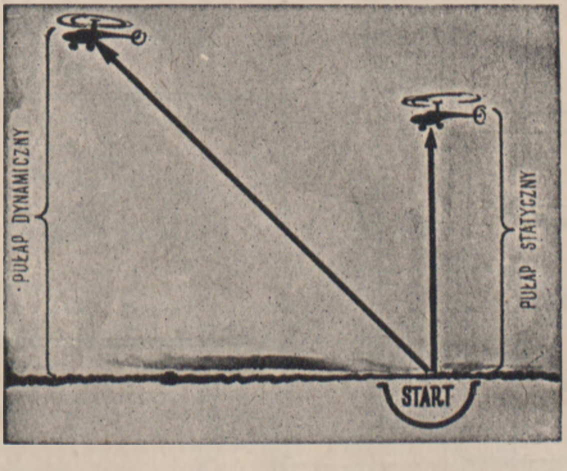
Pomyślmy, co to wszystko znaczy. Najpierw ze wzrostem szybkości potrzebna moc zmniejszyła się tak, że zmuszeni byliśmy zmniejszyć gaz, ażeby móc lecieć poziomo. Teraz musieliśmy znowu dodać gazu dlatego, żeby nie opadać. Widać z tego, że śmigłowiec ma pewną najwygodniejszą szybkość, przy której może lecieć poziomo z minimalną stratą mocy. Szybkość ta dla naszego śmigłowca wynosi około 65—70 km/godz. Jeżeli chcę jak najdłużej utrzymywać się w powietrzu, latam właśnie na tej szybkości; moc silnika jest przy tym najmniejsza, a zużycie paliwa minimalne. Szybkość ta nazywa się ekonomiczną. Odlecieliśmy bardzo daleko od miejsca startu. Daję prawą nogę i wychylam drążek w prawo. Zakręcamy i bierzemy kurs na nasze lotnisko. Spróbujmy teraz, utrzymując przez cały czas szybkość ekonomiczną, zwiększyć gaz. Ustalam drążkiem szybkość 70 km/godz i dodaję gazu, zwiększając jednocześnie kąt nastawienia łopatek. Śmigłowiec wznosi się w górę pod kątem do horyzontu. Wysokościomierz wskazuje już 2 000 m, 3 000 m, 4 000 m. Wznoszenie słabnie. Strzałka wysokościomierza pełznie po skali coraz wolniej i wreszcie zatrzymuje się na cyfrze 4 300 m. Silnik pracuje na pełnym gazie, ale śmigłowiec nie wznosi się już wyżej. Osiągnęliśmy pułap dynamiczny. Spróbujmy zmniejszyć szybkość lotu. Oto ściągam trochę drążek na siebie, szybkość lotu zmniejsza się. Teraz zwiększam szybkość powyżej ekonomicznej — do 100 km/godz i na tej szybkości maszyna w dalszym ciągu się zniża.

Widzimy więc, że na wysokości pułapu dynamicznego śmigłowiec może lecieć tylko z szybkością ekonomiczną. Ani zawisnąć, ani lecieć z szybkością wyższą od ekonomicznej — śmigłowiec na tej wysokości nie może.

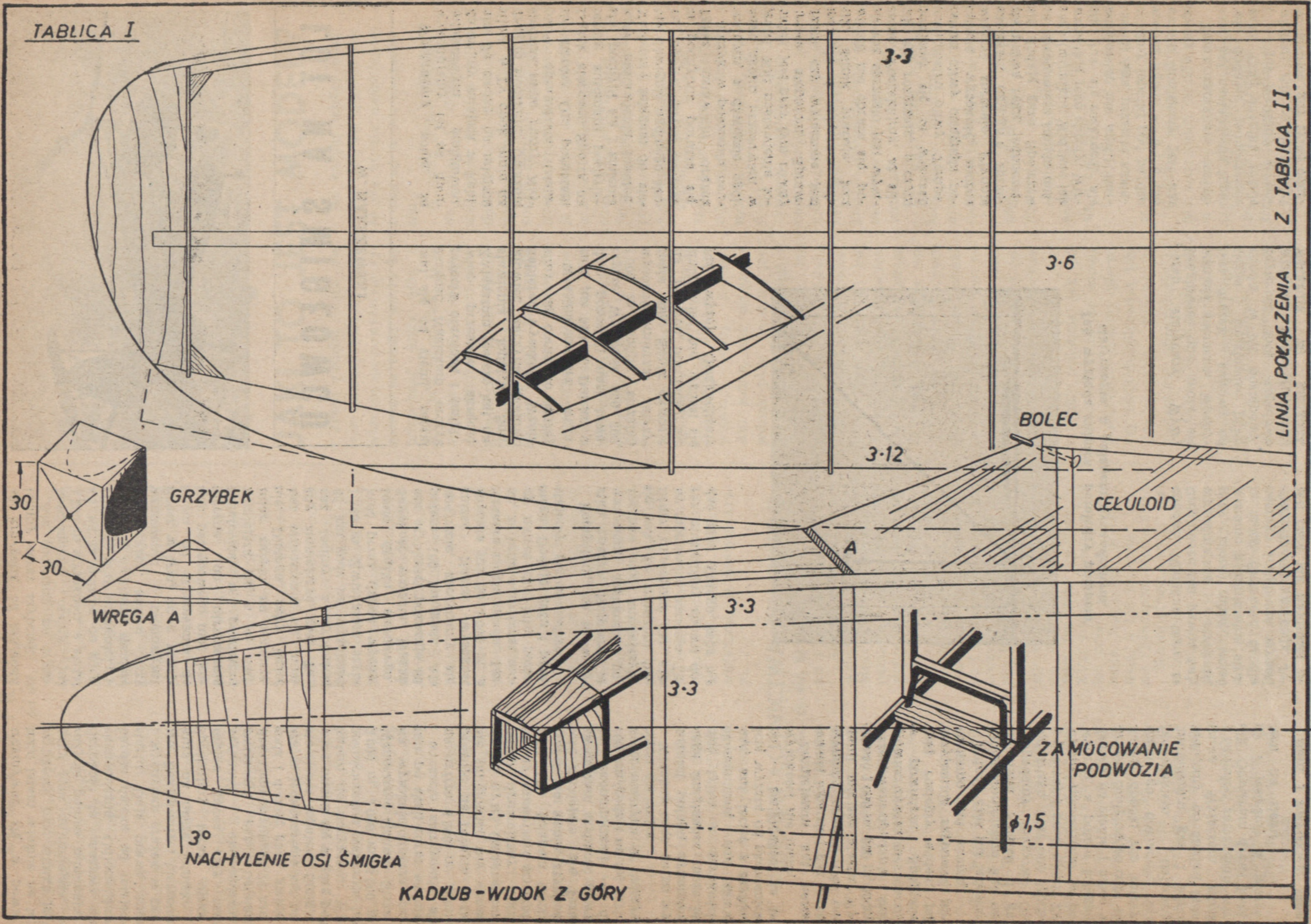
Zmniejszam kąt nastawienia łopatek i gaz — zaczynamy opadać. Oto pod nami miejsce startu. Wysokość 1 000 m, 800 m, 500m. Przerywam opadanie i śmigłowiec zawisa nieruchomo w powietrzu. Spójrzcie jaki rozległy widok, jak przyjemnie szybować nieruchomo nad ziemią.

Jednak czas już lądować. Znów zmniejszam kąt nastawienia łopatek i gaz i opadamy pionowo. Oto lądowisko. Jest ono trochę z prawej i poza nami. Zawisam nieruchomo w powietrzu, a potem ściągam drążek na siebie i nieco w prawo. Śmigłowiec cofa się dotąd, dopóki nie zatrzymam go dokładnie nad lądowiskiem. Ostrożnie zmniejszam gaz i lekko lądujemy po środku lądowiska. Wyłączam silnik i hamulec, zatrzymuję wirnik. Otwieram drzwi kabiny i jesteśmy z powrotem na ziemi

tłum. z rosyjskiego (kon



Tak wygląda różnica pomiędzy pułapem statycznym, a pułapem dynamicznym.


TABLICA I
3·3
3·6
3·12
BOLEC
LINJA POŁĄCZENIA
Z TABLICĄ II
GRZYBEK
30
30
WRĘGA A
A
CELULOID
3·3
3·3
ZAMOCOWANIE
PODWOZIA
ϕ1,5
3°
NACHYLENIE OSI ŚMIGŁA
KADŁUB-WIDOK Z GÓRY



Uwaga, kol. kol.: EUGENIUSZ STANISŁAWEK z Kraśnika, LONGIN ŚMIGIELSKI z Łodzi, LESZEK TRZCIŃSKI i ANDRZEJ KARNAT z Tczewa. Chcecie zostać pilotami, a nie bardzo dobrze wiecie, jak postąpić, aby rozpocząć lotnicze szkolenie. Posłuchajcie: na pilotów wyszkoli Was Liga Lotnicza. Najpierw przebędziecie kursy teoretyczne, potem — będziecie się uczyć pilotażu szybowcowego, a w końcu — odbędziecie przeszkolenie pilotażu silnikowego.

Jeśli macie rzeczywiście silną wolę zostania pełnowartościowymi lotnikami, jeśli zrozumiecie, że latanie dla samej tylko przyjemności latania nie może mieć miejsca w Ludowej Polsce, jeśli pojmiecie istotne cele i zadania lotnictwa — pracę w służbie ludu pracującego i dla dobra gospodarki naszej ludowej ojczyzny — śmiało startujcie!



Udajcie się do Powiatowych Zarządów Związku Młodzieży Polskiej i złóżcie tam podanie o przyjęcie na lotnicze szkolenie. ZMP skieruje Was do Ligi Lotniczej, gdzie postawicie pierwsze lotnicze kroki.

O warunkach przyjęć, o ilości potrzebnych dokumentów — dowiecie się z bieżących numerów SiM-u. Piszemy w nich obszernie na te tematy.

Kol. MIROSŁAWĘ WAŁĘSIŃSKĄ ze Zgierza zawiadamiamy, że jest jeszcze o rok za młoda (14 lat), aby mogła zacząć lotnicze szkolenie. Poczekajcie, Koleżanko, jeszcze rok, a wtedy nie będzie już trudności.

Kol. MICHAŁA SZATANA z Zawiercia informujemy, że z teoretycznym kursem szybowcowym nie powinien mieć specjalnych trudności, a to dlatego, iż wykłady zazwyczaj nie odbywają się codziennie (myślimy o kursach tzw. dochodzących, na które mogą uczęszczać kandydaci z pobliskich miejsc zamieszkania). Dni wolne od pracy — moglibyście wykorzystać na słuchanie wykładów z teorii lotnictwa. Pisząc to, sądzimy, że w Zawierciu kurs taki będzie zorganizowany.

Sądzimy także, że Wasz drugi kłopot również będzie mógł być pomyślnie rozwiązany. Uważajcie: po przebyciu 4-ch tygodni nauki na kursie pilotażu szybowcowego, (po którym to czasie musicie wracać do pracy), moglibyście dopełnić Waszą naukę pilotażu szybowcowego do II stopnia — w Śląskim Aeroklubie Ligi Lotniczej. Jego członkiem możecie zostać po powrocie z szybowiska.

Wasze szanse dostania się do wojskowej szkoły lotniczej uzależnione są od postępów w szkoleniu w LL. Jako mechanikowi-szoferowi — radzimy Wam ubiegać się o przyjęcie do Technicznej Szkoły Lotnictwa (oczywiście — poprzez Ligę Lotniczą). Podanie o przyjęcie na szkolenie w Lidze Lotniczej możecie złożyć choćby dziś w Powiatowym Zarządzie Związku Młodzieży Polskiej. Pozdrawiamy Was.

Pomimo, że kilkakrotnie informowaliśmy Czytelników o silniczkach modelarskich, jednak kol. WOJCIECH ZAWADZKI z Wrocławia nie zauważył naszych informacji. Powtarzamy je więc w tym roku po raz ostatni. A więc: silniczki nie będą w sprzedaży, natomiast znajdą się w każdej modelarni Ligi Lotniczej. Ponieważ piszecie kolego, że znacie adres modelarni, zwróćcie się tam i bądźcie jej czynnym członkiem, a kłopoty z silniczkami odpadną.

Z inną sprawą zwraca się do nas kolega EDWARD ZIELIŃSKI z Łodzi, który chciałby budować więcej modeli kartonowych, gdyż uczęszcza do IV klasy szkoły podstawowej i uważa budowę modeli kartonowych za przedszkole małego lotnictwa. Jak poinformował nas redaktor działu modelarskiego, w SiM-ie w roku 1951 będziemy zamieszczać więcej planów modeli kartonowych niż dotychczas. Znajdziecie więc również i dla siebie odpowiedni model.

Często przychodzą do redakcji listy, w których Czytelnicy o nic nie proszą, a piszą o swoich modelach, o pracy i kończą życzeniami dla SiM-u. Właśnie tak serdeczny list otrzymaliśmy od kolegi JANA KOENIGA z Piekar Śląskich, któremu przesyłamy życzenia owocnej pracy i pociechy z syna (na pewno zostanie lotnikiem). Za fotografie dziękujemy — prosimy jednak o plan modelu szybowca, który widzieliśmy na fotografii.

A tym razem prośba: kolega ZBIGNIEW LURANC z Wachnic prosi o plany następujących maszyn: „Salamandry", „Muchy", „Jaka-15", „ABC", „Kaczki" i „Zlin-22 „Honza". Postaramy się w miarę możliwości spełnić Waszą prośbę, zamieszczając dokładne plany w ciągu roku 1951. Za nadesłane pomysły racjonalizatorskie dziękujemy i czekamy na dalsze.



W końcu komunikujemy koledze TADEUSZOWI DOMAGALE z Nowego Miasta, że artykuł po zakwalifikowaniu postaramy się wydrukować w cyklu artykułów dla modelarzy zaawansowanych. Nomogramy wykorzystamy i prosimy o dalsze.

„SiM powinien być więcej modelarski!" — pisze kol. T. „SZCZYGIEŁ" z Pruszkowa i boleje nad tym, że „artykuły i plany poświęcone modelarstwu schodzą na końcowe miejsce, a przeważnie więcej jak pół całego numeru zajmują artykuły nie bardzo związane z modelarstwem."

Odpowiadając Wam, Kolego, pragniemy wytłumaczyć, że SiM nie jest czasopismem wyłącznie modelarskim. Gdyby SiM poświęcony był tylko modelarstwu, to istotnie, byłoby rzeczą karygodną zamieszczać artykuły modelarskie, plany itp. w tak małej ilości, jak obecnie. SiM jednak, oprócz modelarstwa, ma przede wszystkim na celu szeroką po-



pularyzację wszystkich dziedzin lotnictwa w naszym społeczeństwie, ma za zadanie informować masy młodzieży o codziennym życiu i pracy lotnictwa polskiego, lotnictwa ZSRR i krajów demokracji ludowej.

Dlatego też na 16-tu stronach SiM-u zgodnie sąsiadują ze sobą artykuły z dziedziny polityczno-lotniczej, reportaże z życia szybownictwa i lotnictwa silnikowego, artykuły fachowo lotnicze, techniczne, nowele, opowiadania i — modelarstwo. I tak być powinno, by każdy przyjaciel lotnictwa znalazł w SiM-ie coś ciekawego i pożytecznego dla siebie.

Jasne chyba wydaje się teraz Wam, dlaczego nie możemy zamieszczać w SiM-ie tyle materiału modelarskiego, ile wyliczyliście w swym liście. Materiał ten możemy publikować stopniowo, poszczególnymi zagadnieniami.

Niesłusznie piszecie: „Nie poruszam sprawy zamieszczania w SiM-ie innych artykułów i planów, gdyż sądzę, że uwagi moje nie odniosą skutku". Uwagi każdego Czytelnika redakcja SiM-u przyjmuje bardzo poważnie i w miarę możności stara się do nich dostosowywać.

Pozdrawiamy Was i dziękujemy za życzenia.

A teraz — przyznajemy się do popełnienia omyłki. Zwrócił nam na nią uwagę w swym miłym liście kol. „SZALONY LOTNIK" z Jeleniej Góry. Macie rację, Kolego, prostujemy oficjalnie, pełni skruchy: ten blondyn z lewej strony na zdjęciu umieszczonym na stronie 557 w 42 Nrze SiM-u, to nie Makula, lecz — Rawicz pilot śląskiego ALL, członek najmłodszej załogi, biorącej udział w XI Krajowych Zawodach Lotniczych. Dziękujemy za stanowczą i bardzo sympatyczną interwencję i przepraszamy Czytelników oraz kol. kol. Rawicza i Makulę za omyłkę.

Oddajemy głos dwum Kolegom z położonego nad uroczą Narwią Pułtuska: „SOKOŁOWI" i KAZIMIERZOWI ROMANOWSKIEMU. Kol. „Sokół" pisze:

„W naszym mieście jest dużo chłopców, którzy chcieliby zostać pilotami bądź konstruktorami, lecz cóż, w Pułtusku nie ma ani jednej modelarni ani Koła LL. Postanowiliśmy założyć Koło i modelarnię sam przy naszej szkole, lecz dyrektor nie zgodził się ponieważ lekcje odbywają się w dwóch zmianach. Czy nie można by wobec tego założyć modelarni powiatowej?"

Ponieważ kol. Romanowski porusza w swym liście te same niemal sprawy, co i kol. „Sokół", więc prosimy ich obu o wspólne wysłuchanie odpowiedzi:

Koledzy, Koło LL możecie założyć bez specjalnych trudności. Porozumcie się z kierownictwem szkoły, potem zbierzcie się np. w świetlicy szkolnej, wybierzcie zarząd nowego Koła i prześlijcie protokół z zebrania organizacyjnego do Zarządu Okręgu Warszawskiego LL. Zarząd Okręgu zarejestruje Wasze Koło, udzieli wskazówek jak macie pracować i prześle materiały do pogadanek, odczytów itp. Radzimy Wam, abyście wszyscy w Kole wybrali sobie za cel specjalizowanie się w jednej z dziedzin lotniczych i na zebraniach wspólnie przerabiali odpowiedni materiał, np. „Szkołę małego lotnictwa" P. Elszteina (cena 10,50 zł.), lub „z innej beczki" — „ABC szybownictwa" W. Woyny (cena 2,40 zł).

Sprawę założenia modelarni powiatowej powinniście poruszyć w Zarządzie Okręgu Warszawskiego LL: Warszawa, ul. Marszałkowska 62.



Jeśli chodzi o rozpoczęcie szkolenia szybowcowego, informujemy Was, że podania w tej sprawie możecie złożyć w Zarządzie Powiatowym ZMP (bardziej szczegółowe informacje znajdziecie w każdym z ostatnich numerów SiM-u).

Odpowiedź powyższą kierujemy jednocześnie pod adresem kol. WOJCIECHA GŁASA z Plastowa.

Kończąc „Pocztę", komunikujemy kol. MAKSYMILIANOWI ZDEŻNIAKOWI z Leszna, że silniczków modelarskich nie ma w sprzedaży. Chcąc z nich korzystać, należy zapisać się do najbliższej modelarni lotniczej. Tam pod okiem fachowego instruktora nauczycie się najpierw budowy modeli, a później, odpowiednio wykorzystywać silniczki. Dziękujemy za pozdrowienia.

A więc — do następnej „Poczty"!

ZAB

WYDAJE: LIGA LOTNICZA
REDAGUJE ZESPÓŁ
Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6 tel. 75-880, 83, 84, 85, 88, wewn. 45
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a.
Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.
Nr zam. 2200 B-133481

HISTORIA UCZY

Wkraczając w drugą połowę XX wieku i równocześnie rozpoczynając drugi rok Wielkiego Planu Sześcioletniego warto przypomnieć naszym młodym Czytelnikom, jak to było dawniej, gdy lotnictwo stawiało jeszcze niezgrabne pierwsze kroki.

Czytając powyższe wiadomości nie uśmiechajmy się. Historia uczy.

Polski rekord światowy

Na lotnisku Buc pod Paryżem, pilot polski, kpt. Bolesław Stachoń, oblatując samoloty zakupione przez Polskę, pobił oficjalnie światowy rekord szybkości wznoszenia się na samolocie.

Na płatowcu myśliwskim, jednosiedzeniowym, Spad 61 z silnikiem Hispano Suiza 450 KM wzniósł się kpt. Stachoń na 6 000 metrów w czasie zaledwie 14 min. 38 sek., osiągając w ten sposób znacznie lepszy czas, niż lotnicy francuscy.

Aczkolwiek rekord szybkości wznoszenia się na samolocie należy do klasy mniej ważnych wyczynów sportowych, to jednak rekord kpt. Stachonia, jako pierwszy zdobyty zagranicą przez Polaka — wywołał w sferach lotniczych sensację.

W roku 1926

Przygotowania do „skoku" przez Atlantyk

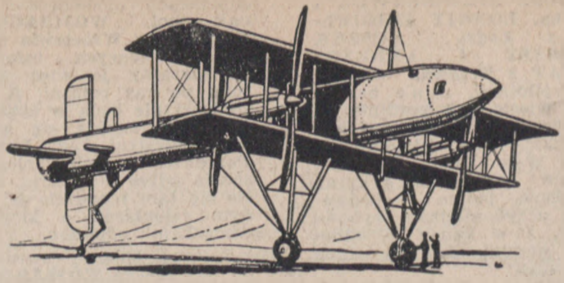
Prace przygotowawcze, związane z zamierzonym lotem przez Atlantyk polskich lotników Kubali i Idzikowskiego, oraz Kowalczyka i Klisza, nie ustają ani na chwilę. W ostatnim czasie kpt. Kowalczyk i pilot Klisz przejęli od zakładów lotniczych „Caproni" pod Mediolanem przeznaczony dla ich transatlantyckiego przelotu samolot, którego budowa została już całkowicie ukończona. Obecnie lotnicy ci rozpoczęli na lotnisku Vincoli koło Mediolanu pierwsze próbne loty, które odbywają regularnie i, jak dotąd, pomyślnie.

W roku 1926

Podróże powietrzne w styczniu

Samoloty, kursujące w ubiegłym miesiącu na liniach Warszawa — Łódź — Kraków, Warszawa — Lwów, Kraków — Lwów i Kraków — Wiedeń, przelatując 52 370 km w 221 podróżach, przewiozły 239-ciu pasażerów, 9 692 kg towarów i 29 kg poczty.

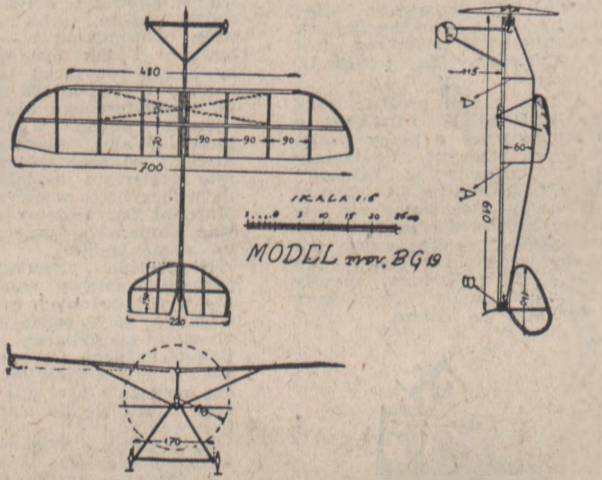
Tak było w roku 1927. W roku 1949 samoloty PLL Lot przeleciały 2 200 tysięcy km przewożąc 79 tysięcy pasażerów.



SAMOLOT — RAKIETA

Jak się dowiadujemy, znany radziecki konstruktor pojazdów międzyplanetarnych F. A. Cander opracował nowy typ samolotu-rakiety. Projekt ten oparty na pracach Ciołkowskiego, którego Cander był uczniem, rokuje poważne nadzieje na praktyczne wykorzystanie do lotów na dużych wysokościach. Wynalazca mógł przeprowadzać swoje prace jedynie dzięki poparciu Rządu i Partii. Jak donosi „Prawda" W. I. Lenin osobiście interesował się osiągnięciami konstruktora. Projekt samolotu-rakiety pochodzi z roku 1928

COŚ DLA MODELARZY



Model B—G-19 typu parasol przelatuje odległość 180 metrów i jest bardzo prostej bambusowo-sosnowej konstrukcji. Został opracowany przez Bohdana Grzeszczaka w roku 1928

NOWY SAMOLOT POLSKI

Samolot R X odbył pierwsze loty w styczniu, wykazując dużą zwrotność oraz krótki start. Próby oficjalne dokonane będą w marcu.

Dane techniczne: Rozpiętość — 13.5 m, długość — 8,33 m, ciężar w locie — 1 300 kg, szybkość — 180 km/godz., pułap — 6 000 m.

Samolot ten został skonstruowany w zakładach „Plage i Laśkiewicz" w Lublinie w roku 1929.



Spadochronista nad Warszawą

Balon szybko zbliżał się w naszą stronę, rósł, a na tle nieba coraz wyraźniej rysował się człowiek wiszący o kilkanaście łokci niżej.

Potem coś się zrobiło w górnych strefach: balon wywrócił kozła, a na prawo od niego ukazał się człowiek, przyczepiony do spadochronu, nie większego od rozpostartej parasolki.

Spojrzałem na zegarek: było 21 minut po siódmej.

W pierwszej chwili można było sądzić, że balon opada, a spadochron i jego pasażer stoją w miejscu. Potem balon jakby wzbił się w górę i spokojnie posuwał się ku mokotowskiemu placowi, a spadochron zbliżył się ku nam.

Płócienna maszyna rosła i rosła; wiszący u niej nabierał szafirowej barwy. Parę razy zakołysał się tak, że prawie poziomo leżał w powietrzu; dawał ręką jakieś znaki, odplątywał sznury.

„A jeżeli spadnie?"...

Istotnie spadł o kilkanaście kroków ode mnie na zaorane pole przeleciawszy nad dachem parterowego domu, w którym był szynk i o mało nie zawadziwszy o chlewek, czy może inny tego fasonu budynek gospodarski. Ale spadł zdrowy i wesoły.

Już ze spadochronu zrobiła się kupa płótna, już ciżba ludu nie wiadomo skąd otoczyła dzielnego latawca, już wykrzyknięto na jego cześć, a on ślicznie ukłonił się czapeczką..."

Tak wyglądał jeden z pierwszych skoków spadochronowych w Warszawie opisany przez Bolesława Prusa w roku 1893. Dzielnym skoczkiem był warszawiak Szymański.